

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Cześć XXXIV. — Wydana i rozesłana dnia 22. kwietnia 1897.

Treść: (№ 94—95.) 94. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Mauthausen do Grein. — 95. Rozporządzenie zawierające przepisy o zapobieganiu zetknięciu się statków na morzu.

94.

Dokument koncesyjny z dnia 3. kwietnia 1897,

na kolej lokalną od Mauthausen do Grein.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uznaje za stosowne w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami nadać Karolowi Bergerowi, właścicielowi realności w Schwertbergu w związku z Leopoldem Heindlem w Mauthausen, burmistrzem i posłem na sejm krajowy, tudzież doktorem Alfredem Heinzlem, notaryuszem w Pergu, o to proszącemu, koncesyę do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna ze szlakiem normalnym od stacyi w Mauthausen linii kolei państwa St. Valentin—Gaisbach—Wartberg na Schwertberg, Perg i Saxen do Grein, a to w myśl ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakoteż ustaw z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 i z dnia 21. lipca 1896, Dz. u. p. Nr. 141, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

§. 2.

Kolei koncesyonowanej zapewnia państwo na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76go roku

okresu koncesyjnego gwarancję czystego dochodu rocznego w sumie aż do 51.000 zł. na zabezpieczenie oprocentowania po cztery od sta i umorzenia pożyczki pierwszeństwa w celu zgromadzenia kapitału zaciągnąc i w powyższym przeciągu czasu umorzyć się mającej w sumie imiennej 1,200.000 zł. w. a. w monecie papierowej, a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część niedostająca uzupełni Rząd.

§. 3.

Z czystego dochodu rocznego w §. 2 zagwarantowanego obracać należy na umorzenie pożyczki pierwszeństwa która ma być zaciągnięta, taką kwotę, jaką Rząd wyznaczy, stosownie do planu amortyzacyjnego, podlegającego jego zatwierdzeniu, według którego cały kapitał zakładowy (§. 11) umorzony być ma w ciągu okresu koncesyjnego.

§. 4.

Dodatek, który Rząd ma płacić z tytułu przyjęcia gwarancyi, wydawany będzie po poprzednim sprawdzeniu przedstawionego ze wszystkimi dowodami rachunku rocznego, najpóźniej w trzy miesiące po przedstawieniu tego rachunku.

Jednakże na wypłatę odsetek od pożyczki w terminach płatności, skarb będzie i pierwiej wydawał kwoty częściowe w miarę potrzeby, sprawdzonej na podstawie preliminarza przychodów, a to z zastrzeżeniem obliczenia się na podstawie rachunku rocznego i jeżeli koncesyonaryusze będą o to prosili wcześniej przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznem stwierdzeniu rachunku rocznego, który przedstawić należy najpóźniej w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku ruchu, okazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, koncesyonaryusze winni niezwłocznie zwrócić otrzymaną nadwyżkę z sześcioprocetowymi odsetkami.

Z roszczeniem do dopłaty od państwa zgłaszać się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie odpowiedniego roku ruchu, w przeciwnym razie roszczenie to upada.

§. 5.

Kwotę, którą Rząd zapłaci w skutek przyjęcia gwarancyi, uważać należy tylko za zaliczkę podlegającą oprocentowaniu po cztery od sta rocznie.

Gdy czysty dochód kolei przewyższy zagwarantowaną sumę roczną, nadwyżka odsyłana być ma niezwłocznie Rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki z odsetkami aż do całkowitego umorzenia.

W przypadku tym zaspokojenie płatnych odsetek ma pierwszeństwo przed zwrotem zaliczek.

Pretensye państwa z tytułu zaliczek lub odsetek, nie wypłaconych jeszcze Rządowi w chwili, gdy koncesya moc swoją utraci, lub gdy kolej zostanie odkupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa.

§. 6.

Koszta notowania papierów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stęplowe od kuponów jakoteż podatki, które po upływie lat swobody podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycyę wydatkową.

Toż samo rozumie się o dodatku za zawiadownictwo, płacić się mającym od pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, jakoteż o podatkach i należnościach, któreby instytucji finansowemu pożyczającemu miały być zwracane.

Od dopłat państwa niema przedsiębiorstwo opłacać podatku dochodowego.

§. 7.

Budowę kolei koncesyonowanej rozpocząć należy niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania i skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakoteż wykonania i urządzenia kolei

zgodnie z koncesyą, dać mają koncesyonaryusze na żądanie Rządu stosowną kaucyę w papierach obiegowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższych zobowiązań z winy koncesyonaryuszów, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

§. 8.

Do wybudowania kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 9.

We względzie budowy kolei koncesyonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych i innych zarządzeń, które c. k. Ministerstwo kolei żelaznych wyda jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolei żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu koncesyonowanej kolei lokalnej a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyżości, Ministerstwo kolei żelaznych uzna to za możebne, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych.

§. 10.

Budowa kolei koncesyonowanej wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo kolei żelaznych pod bezpośrednim kierunkiem i nadzorem Ministerstwa kolei żelaznych a względnie funkcyonaryuszów, których Ministerstwo do tego wydeleguje.

Budowa i dostawy powierzane być mają na podstawie projektu szczegółowego i kosztorysu uło-

zonego przy odpowiednim wpływie funkcyjnaruszów rządowych, z bezpośrednim współdziałaniem Rządu i według warunków stosowanych pospolicie przy budowie kolei państwa.

Roboty budownicze powierzać należy drogą ofert oddzielnie od zbierania kapitału.

Wartość dostawy materyałów, odstąpić się mających gruntów i wszelkich innych świadczeń, które objęciem akcyj zakładowych mają być zapewnione, oceniana być ma w porozumieniu między Rządem a stronami interesowanymi, gdyby zaś porozumienie do skutku nie przyszło, drogą dobrowolnego sądowego oszacowania.

Tabor kolejowy, szyny i wszelkie inne części składowe kolei, jakoteż wszelkie przedmioty do jej urządzenia mają być nabywane wyłącznie z fabryk krajowych.

Wyjątku od tego postanowienia dozwolić może Ministerstwo kolei żelaznych w porozumieniu z Ministerstwem handlu tylko w takim razie, gdyby udowodniono, że fabryki krajowe nie zdołają dostarczyć wszystkiego pod temi samymi warunkami, co się tyczy ceny, gatunku i czasu dostawy, jakie ofiarują fabryki zagraniczne.

§. 11.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, osobnej Spółki akcyjnej do prowadzenia przedsiębiorstwa kolei lokalnej koncesyonowanej, która wniść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów.

Koncesyonaryusze są upoważnieni zaciągnąć pod warunkami, które Rząd ustanowi, pożyczkę pierwszeństwa w sumie 1,200.000 zł. w. a. w momencie papierowej według okoliczności na udziałowe zapisy długu rozłożoną, po 4 od sta procentowaną a która umorzona być ma w przeciągu lat 76, licząc od dnia nadania koncesyi.

Zbycie tej pożyczki pierwszeństwa odbyć się ma według zarządzeń, jakie Rząd wyda.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei, na kosztu sprawienia parku kolejowego, za zezwoleniem Rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież kwoty, którą Rząd wyznaczy na zakupno zapasu materyałów i dotacyj kasowych łącznie z odsetkami inter-

kalarnemi, ratami amortyzacyjnymi w ciągu czasu budowy rzeczywiście zapłaconymi i stratą na kursie rzeczywiście poniesioną przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po zupełnem wyczerpaniu pierwszego kapitału zakładowego jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Statut spółki, kontrakt zawrzeć się mający w przedmiocie pożyczki, jakoteż formularze emitować się mających według okoliczności obligacyi pierwszeństwa i akcyj, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

W statucie Spółki akcyjnej, która ma być utworzona, zamieścić należy postanowienie, że wszyscy członkowie grona kierującego (rady zawodowej, dyrekcji), winni być obywatelami austriackimi i winni mieć siedzibę w królestwach i krajach w Radzie państwa reprezentowanych.

§. 12.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Ochrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenie kontrolne.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek

będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolei żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonaryuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolei koncesyonowanej. Przepisy rzeczonoego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzienniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyonaryuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleńmi ułatwieniami.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 13.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) stosowane będą podobnie postanowienia taryfowe niższe dla transportów wojskowych.

§. 14.

Ruch na kolei, na którą daje się niniejszy dokument koncesyjny, będzie utrzymywało państwo w ciągu całego okresu koncesyjnego na rachunek koncesyonaryuszów a koncesyonaryusze będą obowiązani zwrócić administracji kolei żelaznych rządowych koszta z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone. Warunki utrzymywania ruchu określone będą w osobnej umowie, którą w tym względzie Rząd zawrze z koncesyonaryuszami.

Dopóki kolej będzie istotnie używała gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancji wypłacone, nie będą państwu zwrócone, Rząd będzie miał prawo wydawania według własnego uznania postanowić co do urządzeń ruchu, co do ustanowienia taryf dla przewozu osobowego i towarowego, jakoteż klasyfikacji towarów i wszelkich warunków pobocznych, dotyczących się przewozu towarów, tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, mianowicie na rzecz zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwa, przyczem będzie miał wzgląd na istniejące stosunki obrotu.

Po upływie tego czasu, koncesyonaryusze stosować się mają do ustanowionych warunków ruchu

a względnie do odnośnych postanowień, zawartych w umowie, tyczącej się utrzymywania ruchu.

Zresztą uregulowanie taryf pasażerskich i towarowych, jakoteż świadczeń na cele publiczne, zastrzeżone jest na zawsze ustawodawstwu i koncesyonaryusze obowiązani są poddać się takiej regulacji.

§. 15.

Koncesyonaryusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przepisami dozwoleń Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których państwo ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 16.

Koncesję nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne na lat dziewięćdziesiąt, licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoje.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §. 7ym zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione z takiej winy koncesyonaryuszów, która nie dałaby się usprawiedliwić w myśl §u 11, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne.

§. 17.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Wynagrodzenie zapłacić się mające w razie odkupienia będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie spłacenie w miejsce koncesyonaryuszów pożyczki pierwszeństwa w §. 11 oznaczonej i wszelkich innych długów zaciągniętych przez koncesyonaryuszów za zezwoleniem Rządu na pokrycie policzalnych kosztów zakładowych (§. 11, ustęp 6) w kwotach zalegających jeszcze jako nieumorzone, a kapitał akcyjny, o ileby w chwili odkupienia nie

był jeszcze umorzony, spłaci w pełnej wartości imiennej gotówką lub obligacjami długu państwa.

Obligacje długu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje długu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

2. Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia obejmuje państwo za wypłatą ceny odkupu pod l. 1 przepisanej, bez dalszego wynagrodzenia własność wolną od ciężarów a względnie obciążoną tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczki za zezwoleniem Rządu zaciągniętej i używanie kolei niniejszem koncesyonowanej ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy i zapasy materiałów i kasowe, koleje podjazdowe gdyby je spółka posiadała i przedsiębiorstwa poboczne spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

3. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które bądźto jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź też na zaspokojenie pretensyi państwa z tytułu gwarancyi (§. 5) lub z jakichkolwiek tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- c) kwota ceny odkupu (l. 1), którą państwo zapłaci przedsiębiorstwu z oznaczeniem terminu i miejsc płatności.

4. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmniejszony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza. Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie

5. Koncesyonaryusze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyonaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez zezwolenia koncesyonaryuszów i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone. Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa,

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego niezawisłe od obliczenia się z c. k. Rządem odnośnie do stosunku gwarancyjnego, natomiast przedsiębiorstwo odpowiadać ma samo za wszelkie należitości obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej, o ile stosownie do l. 1 państwo nie ma wziąć na siebie ich spłacenia.

6. Rząd zastrzega sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 3), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyonaryusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu potrzebował.

§. 18.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, obejmuje państwo bez wynagrodzenia wolną od ciężarów własność i używanie kolei koncesyonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, koleje podjazdowe, jeżeliby koncesyonaryusze je posiadali i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 17, l. 2.

Tak wtedy gdy koncesya moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 17), zatrzymają koncesyonaryusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku

wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonaryuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 19.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesyi lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru i interesowi finansowemu skarbu państwa dającemu gwarancję; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 20.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Guttenberg r. w.

95.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu z dnia 17. kwietnia 1897,

zawierające przepisy o zapobieganiu zetknięciu się statków na morzu.

Postanowienia wstępne.

Przepisy niżej zamieszczone zachowywać mają wszystkie okręty znajdujące się na pełnym morzu i na wodach łączących się z niem, po których okręty morskie mogą żeglować.

W duchu przepisów niniejszych uważać należy za „okręt żaglowy“ każdy okręt poruszający się zapomocą żagli, nie pary, a za „parowiec“ każdy okręt, poruszający się za pomocą pary bez względu, czy ma także żagle, czy ich nie ma.

Wyraz „parowiec“ oznacza wszelki okręt, poruszający się zapomocą siły machinowej.

W duchu przepisów niniejszych wyrażenie okręt „w ruchu będący“ oznacza, iż okręt ani nie stoi na kotwicy, ani nie jest przytwierdzony do lądu, ani nie więźnie w gruncie.

Światła i sygnały.

W przepisach niniejszych wyraz „widzialny“, gdy się odnosi do świateł, oznacza widzialny w ciemnej nocy przy czystej atmosferze.

Artykuł 1.

Przepisy dotyczące się świateł, zachowywać należy jakakolwiek jest pogoda, od zachodu aż do wschodu słońca; w ciągu tego czasu nie wolno pokazywać żadnych innych świateł, które można brać za przepisane.

Artykuł 2.

Parowiec w ruchu będący mieć powinien:

- a) Na maszcie przednim lub przed tymże, albo, jeżeli to jest okręt bez masztu przedniego, na przedniej części okrętu, jasne białe światło w wysokości co najmniej sześciu metrów nad kadłubem okrętu — a jeżeli okręt ma więcej niż sześć metrów szerokości, w wysokości nad kadłubem okrętu nie mniejszej od szerokości okrętu, w którymto razie jednak niema potrzeby umieszczać go wyżej, jak na dwanaście metrów nad kadłubem. Światło to powinno być tak urządzone i umieszczone, żeby rzucało nieustanną światłość na łuk widnokregu obejmujący dwadzieścia podziałów kompasu a mianowicie po dziesięć podziałów od samego przodu w każdą stronę, to jest dwa podziały za linią loksodromiczną ku tyłowi okrętu po każdej stronie i z taką siłą świetlną, żeby było widzialne z odległości najmniej pięciu mil morskich.
- b) Po prawej stronie burty światło zielone, tak urządzone i umieszczone, żeby rzucało światłość nieustanną na łuk widnokregu obejmujący dziesięć podziałów kompasu od samego przodu ku burcie-prawej, a przeto po dwa podziały za linią loksodromiczną od burty prawej ku tyłowi i z taką siłą świetlną, żeby było widzialne z odległości najmniej dwóch mil morskich.
- c) Po lewej stronie burty światło czerwone, tak urządzone i umieszczone, żeby rzucało nieustanną światłość na łuk widnokregu obejmujący dziesięć podziałów kompasu od samego przodu ku lewej burcie a przeto po dwa podziały za linią loksodromiczną lewej burty ku tyłowi i z taką siłą świetlną, żeby było widzialne z odległości najmniej dwóch mil morskich.

- d) Rzezonone światła boczne zielone i czerwone opatrzone być powinny od wewnętrznej strony burty zasłonami, wystającymi najmniej na dziewięćdziesiąt jeden centymetrów przed światłami, tak, żeby światła nie mogły być widziane poprzez przegub z innej strony.
- e) Parowiec w ruchu będący może mieć drugie światło takiej samej jakości jak opisane pod a). Obadwa te światła umieszczone być powinny w kierunku wręgi, w taki sposób, żeby jedno znajdowało się najmniej o pięć metrów wyżej niż drugie i żeby co się tyczy wzajemnego rozmieszczenia, dolne światło stało przed górnem. Pionowa odległość pomiędzy temi światłami powinna być mniejsza od ich odległości na poziomie.

Artykuł 3.

Parowiec, który ciągnie inny statek, winien oprócz bocznych świateł mieć dwa jasne białe światła pionowo jedno nad drugim, najmniej dwa metry od siebie oddalone; jeżeli ciągnie więcej niż jeden statek, winien mieć jeszcze jedno jasne białe światło dwa metry nad lub pod obu rzezonem światłami, w takim razie, jeżeli długość pociągu od tyłu ciągnącego aż do tyłu ostatniego ciągniętego statku wynosi więcej niż stoosmdziesiąt metrów. Każde z tych świateł powinno mieć tę samą siłę świetlną i w tem samym miejscu powinno być umieszczone a zarazem tak samo urządzone, jak białe światło w artykule 2 a) wzmiankowane, z wyjątkiem trzeciego światła, które może być umieszczone w wysokości najmniej czterech metrów nad kadłubem okrętu.

Parowiec taki może mieć małe białe światło za kominem machin lub tylnym masztem, żeby statek ciągniiony mógł ku niemu sterować, lecz światło takie nie powinno być widzialne przed linią loksodromiczną.

Artykuł 4.

- a) Okręt, który w skutek jakiegoś przypadku jest niezdolny do wykonywania obrotów, winien wystawić w tej samej wysokości, która oznaczona jest dla białego światła, w artykule 2 a) wzmiankowanego, jeżeli zaś jest parowcem, zamiast białego światła, dwa czerwone światła w miejscu, z którego najlepiej są widzialne, pionowo jedno nad drugim, w odległości najmniej dwóch metrów od siebie o takiej sile, żeby naokoło całego widnokregu były widzialne z odległości najmniej dwóch mil morskich. We dnie winien okręt taki wystawić dwa czarne balony lub znaki sygnałowe o średnicach po sześćdziesiąt centymetrów pionowo jeden nad drugim, w odległości nie mniej jak dwa metry od siebie, w takim miejscu, z którego najlepiej są widzialne.

- b) Okręt zajęty spuszczeniem lub wydobywaniem liny telegraficznej, winien wystawić w miejscu przeznaczonem dla białego światła w artykule 2 a) wzmiankowanego, a jeżeli jest parowcem, zamiast białego światła, trzy światła, pionowo jedno nad drugim w odległości najmniej dwóch metrów jedno od drugiego. Najwyższe i najniższe z tych świateł powinny być czerwone, średnie, białe, powinny zaś mieć taką siłę świetlną, żeby były widzialne naokoło całego widnokregu z odległości najmniej dwóch mil morskich. We dnie powinien okręt wystawić trzy znaki sygnałowe najmniej o sześćdziesięciu centymetrach średnicy pionowo jeden nad drugim i w odległości najmniej dwóch metrów od siebie, w miejscu, z którego mogłyby być najlepiej widzialne, najwyższy zaś i najniższy z tych znaków mają być kuliste, barwy czerwonej a środkowe czworogranne barwy białej.

- c) Okręty wzmiankowane w tym artykule, jeżeli nie są w ruchu, nie powinny wystawiać świateł bocznych, jeżeli zaś są w ruchu, powinny je wystawiać.

- d) Światła i znaki sygnałowe, które wystawiać należy stosownie do niniejszego artykułu, powinny być dla innych okrętów przestrożą, że okręt, który je wystawia, nie jest zdolny do wykonywania obrotów i dlatego nie może się z drogi ustąpić.

Sygnały te nie są sygnałami okrętów znajdujących się w niebezpieczeństwie i wzywających pomocy.

Sygnały na trwogę, podane są w artykule 31.

Artykuł 5.

Okręt żaglowy gdy płynie i każdy okręt, który jest ciągniiony, posiadać winien te same światła, które przepisane są w artykule 2 dla parowca płynącego, z wyjątkiem wzmiankowanych tam białych świateł, których mu nigdy mieć nie wolno.

Artykuł 6.

Gdyby z jakiegokolwiek przyczyny, jak naprzykład na małych okrętach, płynących podczas niepogody, nie można było umieścić trwale świateł bocznych zielonych i czerwonych, światła te należy zapalić i trzymać w pogotowiu do natychmiastowego użycia. W razie zbliżenia się innych lub do innych okrętów światła te dla zapobieżenia zetknięciu się wystawić należy w porę po właściwych stronach a to w taki sposób, żeby ile możności były dobrze widzialne, żeby jednak po odpowiedniej stronie nie było widzialne światło zielone z lewej strony burty a światło czerwone z prawej strony burty i ile możności nie więcej jak na dwa podziały kompasu za linią loksodromiczną od tyłu.

Ażeby używanie tych świateł przenośnych uczynić bezpieczniejszem i łatwiejszem, latarnie powinny być od zewnątrz powleczone barwą światła, które rzucają i opatrzone odpowiedniami zasłonami.

Artykuł 7.

Parowce mniej jak czterdzieści, tudzież statki wiosłowe lub żaglowe, mniej jak dwadzieścia ton pojemności brutto mające i czolna wiosłowe, w ruchu będące, nie są obowiązane utrzymywać świateł w artykule 2 a), b) i c) wzmiankowanych, lecz, jeżeli ich nie mają, winny być zaopatrzone w następujące światła:

1. Parowce o mniej jak czterdziestu tonach winny mieć:

a) Na przedniej części statku, albo na lub przed kominem machinowym, gdzie byłoby najwidoczniejsze i w wysokości najmniej trzech metrów nad pokładem górnym jasne białe światło, tak urządzone i umieszczone, jak to w artykule 2 a) jest przepisane i o takiej sile świetlnej, żeby było widzialne z odległości najmniej dwóch mil morskich.

b) Zielone i czerwone światła boczne, tak urządzone i umieszczone, jak to w artykule 2 b) i c) jest przepisane i o takiej sile świetlnej, żeby były widzialne z odległości najmniej jednej mili morskiej; albo latarnię dwubarwną rzucającą po odpowiedniej stronie zielone i czerwone światło od samego przodu aż do dwóch podziałów kompasu za linią łoksodromiczną ku tyłowi. Latarnie takie umieszczone być powinny w wysokości nie mniej jak jednego metra pod białem światłem.

2. Małe łodzie parowe, jakie prowadzą z sobą okręty morskie, mogą utrzymywać białe światło w mniejszej wysokości niż na trzy metry nad pokładem, bądź co bądź jednak powyżej latarni w punkcie 1 b) wzmiankowanej.

3. Statki wiosłowe lub żaglowe o mniej jak dwudziestu tonach, winny trzymać w pogotowiu do natychmiastowego użycia latarnię z szkłem zielonem po jednej a czerwonom po drugiej stronie, którą w razie zbliżania się innych lub do innych okrętów, dla zapobieżenia zetknięciu się, ukazywać należy w porę w taki sposób, żeby światło zielone nie było widzialne z lewej a światło czerwone z prawej strony burty.

4. Czolna wiosłowe, płynące zapomocą wiosel lub żagli, winny trzymać w pogotowiu do natychmiastowego użycia światło białe, które dla zapobieżenia zetknięciu się wystawiać należy co jakiś czas i w porę.

Okręty w artykule niniejszym wzmiankowane nie są obowiązane utrzymywać świateł w artykule 4 a) i w artykule 11 (ustęp ostatni) przepisanych.

Artykuł 8.

Statki rotmańskie, zatrudnione w swojej stacy służbą rotmańską, nie wystawiają świateł przepisanych dla innych okrętów, lecz utrzymywać powinny na czubie masztu białe światło na całym widnokregu widzialne i nadto w krótkich odstępach czasu, których długość nie powinna nigdy przenosić 15 minut, ukazywać mają jeden lub kilka ogni błyskowych.

W razie większego zbliżenia się innych lub do innych okrętów, winny trzymać na pogotowiu światła boczne zapalone dla natychmiastowego użycia i w krótkich odstępach czasu błyskać niemi lub pokazywać je dla oznaczenia kierunku, w którym żeglują; nie wolno im jednak wystawiać zielonego światła po lewej a czerwonego po prawej stronie burty.

Łódź rotmańska tego rodzaju, że dla wysadzenia rotmana musi do okrętu przybijać, może pokazywać białe światło zamiast wystawiać je na czubie masztu a zamiast wzmiankowanych powyżej świateł barwistych, może trzymać w pogotowiu latarnię z zielonem szkłem po jednej a czerwonom po drugiej stronie w celu natychmiastowego użycia w sposób wyżej opisany.

Statki rotmańskie zatrudnione służbą rotmańską nie w swojej stacy, używać mają takich samych świateł jak inne okręty o tej samej pojemności.

Artykuł 9.

Co się tyczy wystawiania świateł na statkach rybackich, obowiązują aż do dalszego zarządzenia przepisy szczególne w tym względzie istniejące.

Są one podane w załączce do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 10.

Okręt wyprzedzany przez inny, ukazywać ma temu ostatniemu na tyle białe światło lub ogień błyskowy.

Białe światło, które według niniejszego artykułu ma być ukazywane, może być umieszczone w latarni, lecz w przypadku tym latarnia powinna być tak urządzona i osłonami opatrzona, żeby rzucała światło nieustanne na łuku widnokregu o dwunastu podziałach kompasu a to od samego tyłu po sześć podziałów kompasu w każdą stronę okrętu i żeby światło było widzialne z odległości najmniej jednej mili morskiej. Światło takie powinno być umieszczone ile możności w tej samej wysokości co światło boczne.

Artykuł 11.

Okręt mający mniej jak czterdzieści sześć metrów długości, gdy stoi na kotwicy, winien mieć

z przodu białe światło w miejscu, z którego może być najlepiej widziane, lecz nie wyżej jak na sześć metrów nad kadłubem, a to w latarni tak urządzonej, żeby rzuciła jasną, jednostajną, nieustanną światłość naokoło całego widnokregu, widzialną z odległości najmniej jednej mili morskiej.

Okręt mający czterdzieści sześć lub więcej metrów długości, gdy stoi na kotwicy, winien mieć na przedniej części w wysokości nie mniej jak sześciu a nie więcej jak dwunastu metrów nad kadłubem także samo światło, a na tyle lub blisko tyłu w wysokości nie mniej jak pięciu metrów poniżej przedniego światła, drugie takie światło.

Za długość okrętu uważa się długość podaną w świadectwie wpisn.

Okręt, który uwiązł na dnie w drodze wodnej lub w jej pobliżu, winien wystawić światło, a względnie światła wyżej wzmiankowane, tudzież dwa czerwone światła w artykule 4 a) przepisane.

Artykuł 12.

Oprócz świateł, jakich przepisy niniejsze wymagają, każdy okręt może dla zwrócenia na siebie uwagi, jeśli to jest potrzebne, pokazywać ogień błyskowy, lub dać jakiś sygnał piorunujący, lecz w taki sposób, żeby nie mógł być wzięty za sygnał na twogę.

Artykuł 13.

Żaden z przepisów niniejszych niema osłabiać skuteczności przepisów szczególnych wydanych przez którykolwiek Rząd, co do dalszych świateł ustawicznych lub sygnałowych dla dwóch lub więcej okrętów wojennych lub dla okrętów płynących pod konwojem, albo ograniczać ukazywanie sygnałów rozpoznawczych zaprowadzonych przez właścicieli okrętów i zatwierdzonych przez ich rządy, należycie wpisanych i ogłoszonych.

Artykuł 14.

Parowiec, płynący tylko za pomocą żagli, którego jednak komin maszyny stoi, winien mieć we dnie z przodu czarny balon lub znak sygnałowy o średnicy sześćdziesiąt centymetrów wynoszącej, a to w tem miejscu, z którego może być najlepiej widziany.

Sygnaly głosowe podczas zgęszczonego stanu powietrza.

Artykuł 15.

Wszystkie sygnaly przepisane w artykule niniejszym dla okrętów w ruchu będących, powinny być dawane:

1. Przez „parowce“ świstawką parową lub syreną.

2. Przez „okręty parowe i stalki ciągnione“ trąbą do mgły.

Wyrażenie w artykule niniejszym używane „ton przeciągły“ oznacza ton trwający cztery aż do sześciu sekund.

Parowiec powinien być opatrzony silną świstawką parową lub syreną, wydającą głos za pomocą pary lub innego środka i tak ustawioną, żeby żadna zawada nie tanowała jej głosu; nadto opatrzony być ma skuteczną trąbą do mgły za pomocą środków mechanicznych działającą, a oprócz tego donośnym dzwonem.

(We wszystkich tych przypadkach, w których przepisy niniejsze nakazują używanie dzwonu, może tenże na pokładzie okrętów tureckich być zastąpiony bębmem, lub też gongiem, gdzie narzędzia takie są używane na pokładzie małych okrętów morskich.)

Okręt żaglowy, którego pojemność brutto wynosi dwadzieścia ton i więcej, powinien być opatrzony podobną trąbą do mgły i podobnym dzwonem.

Podczas mgły, jakoteż gdy śnieg lub deszcz pada, czyto we dnie czy w nocy używać należy sygnałów w artykule niniejszym opisanych w następujący sposób:

- a) Parowiec w ruchu będący winien w odstępach nie dłużej jak dwie minuty trwających wydawać ton przeciągły.
- b) Parowiec w drodze będący, który jednak zastanowił maszynę i nie płynie, winien w odstępach nie dłużej jak dwie minuty trwających wydawać po dwa tony przeciągłe w odstępie około jedną sekundę trwającym.
- c) Okręt żaglowy w ruchu będący winien w odstępach nie więcej jak jedną minutę trwających, wydawać jeden ton, jeżeli żegluje prawą stroną; dwa tony jeden po drugim, jeżeli żegluje lewą stroną, a trzy tony, jeżeli żegluje z wiatrem od linii łoksodromicznej aż do tyłu.
- d) Okręt stojący na kotwicy winien w odstępach nie dłużej jak jedną minutę trwających dzwonić mniej więcej przez pięć sekund.
- e) Okręt ciągnący pociąg, tudzież okręt, który spuszcza lub wydobywa linę telegraficzną, jakoteż okręt w ruchu będący, który nie może ustąpić się z drogi innemu okrętowi, ponieważ jest niezdolny do wykonywania obrotów lub do wykonywania ich tak, jak tego przepisy niniejsze wymagają, winien zamiast sygnałów w punktach a) i c) niniejszego artykułu przepisanych wydawać, w odstępach nie więcej jak dwie minuty trwających, trzy tony jeden po drugim a mianowicie ton przeciągły i zaraz po nim dwa krótkie tony. Okręt ciągniony może dać ten sygnał, lecz nie może dawać żadnego innego sygnału.

Stalki żaglowe i czółna o mniej niż dwudziestu tonnach pojemności, nie są obowiązane dawać powyższych sygnałów, lecz jeżeli ich nie dają, winny dawać jakiś inny skuteczny sygnał głosowy, w odstępach nie dłużej jak jedną minutę trwających.

Zmniejszenie chyżości okrętów podczas zgęszczonego stanu powietrza.

Artykuł 16.

Podczas mgły, niepogody, gdy śnieg lub deszcz pada, każdy okręt płynąć powinien z umiarkowaną chyżością i powinien uwzględniać troskliwie zachodzące stosunki i okoliczności.

Parowice, któremu się zdaje, że ze strony od loksodromu aż do przodu słyszy sygnał mgłany okrętu, którego pozycja jest niepewna, winien o ile okoliczności przypadku pozwalają, maszynę swoją zatrzymać i płynąć ostrożnie, dopóki niebezpieczeństwo zetknięcia się nie minie.

Prawidła sterowania i żeglowania.

Wstęp.

Niebezpieczeństwo zetknięcia się można, o ile okoliczności pozwalają, stwierdzić przez staranne obserwowanie kierunku kompasowego zbliżającego się okrętu. Jeżeli kierunek zmienia się nie znacznie, uznać należy, że niebezpieczeństwo takie zagraża.

Artykuł 17.

Gdy dwa okręty żaglowe zbliżają się do siebie tak, że w skutek tego powstaje niebezpieczeństwo zetknięcia się, jeden drugiemu ustępować powinien w następujący sposób:

- a) Okręt mający wiatr z boku od tyłu, ustępować powinien okrętowi, żeglującemu tuż na wietrze.
- b) Okręt żeglujący czołem lewej burty, ustępować powinien okrętowi żeglującemu czołem prawej burty tuż na wietrze.
- c) Gdy obadwa okręty mają wiatr z boku od tyłu ale z tej samej strony, okręt mający wiatr z lewej strony, ustąpić powinien drugiemu.
- d) Gdy obadwa okręty mają wiatr z boku od tyłu, ale z tej samej strony, okręt płynący od strony wiatru ustąpić powinien temu, który pynie w stronę odwróconą od wiatru.
- e) Okręt płynący pod wiatr, powinien ustąpić drugiemu.

Artykuł 18.

Gdy dwa parowce płyną naprzeciw sobie z stron wprost lub prawie wprost przeciwnych, i zagraża im niebezpieczeństwo zetknięcia się, każdy z tych dwóch parowców zmienić powinien kierunek w stronę burty prawej, aby mogły wyminąć się lewemi stronami burty.

Artykuł ten stosuje się tylko w tych przypadkach, gdy okręty spotykają się ze stron wprost, lub prawie wprost przeciwnych, tak, że powstaje niebezpieczeństwo zetknięcia się, ale nie wtedy, gdy dwa okręty mogą swobodnie przepłynąć około siebie, jeżeli nie zmieniają kierunku.

Jedynymi przypadkami, do których się ten artykuł odnosi, są te, w których każdy z dwóch okrętów płynie ku drugiemu wprost, lub prawie wprost, innemi słowy te przypadki, w których we dnie każdy z dwóch okrętów widzi maszty drugiego w tej samej lub prawie w tej samej linii ze swymi; w nocy zaś te przypadki, w których każdy z dwóch okrętów takie zajmuje stanowisko, że widzi obadwa boczne światła drugiego okrętu.

Artykuł ten nie stosuje się we dnie do takich przypadków, w których okręt widzi drugi przed przegubem w takiej pozycji, że ten ostatni przecina jego kierunek; a w nocy do takich przypadków, w których światło czerwone jednego okrętu ukazuje się naprzeciwko światła czerwonego drugiego okrętu, albo światło zielone jednego okrętu, naprzeciwko światła zielonego drugiego okrętu, albo, gdy z przodu ukazuje się światło czerwone a zielonego nie widać, lub widać zielone a nie widać czerwonego, albo gdy obadwa światła zielone i czerwone pokazują się w innym kierunku, nie z przodu.

Artykuł 19.

Gdy biegi dwóch parowców przecinają się tak, że stąd powstaje niebezpieczeństwo zetknięcia się, ten parowiec ustąpić powinien drugiemu, który go ma po prawej stronie swojej własnej burty.

Artykuł 20.

Gdy parowiec i okręt żaglowy płyną w takich kierunkach, że stąd powstaje niebezpieczeństwo zetknięcia się, parowiec powinien ustąpić okrętowi żaglowemu.

Artykuł 21.

Gdy według jednego z niniejszych prawideł jeden z dwóch okrętów ma drugiemu ustąpić, ten drugi winien zatrzymać kierunek swego biegu i swoją chyżość.

[Jeżeli w skutek zgęszczonego stanu powietrza lub innych przyczyn okręt taki zbliży się do drugiego tak blisko, że zetknięcia się nie można uniknąć przez sam obrót okrętu do ustąpienia obowiązującego, w takim razie pierwszy okręt obowiązany jest wykonać także obrót, jaki będzie najodpowiedniejszy, żeby zetknięciu się zapobiedz. (Obacz artykuły 27 i 29)].

Artykuł 22.

Każdy okręt, który według przepisów niniejszych obowiązany jest ustąpić drugiemu okrętowi, winien o ile okoliczności przypadku pozwalają, unikać przecinania biegu drugiego okrętu przed jego przednim przegubem.

Artykuł 23.

Każdy parowiec, który według niniejszych przepisów obowiązany jest ustąpić z drogi innemu okrętowi, winien za zbliżeniem się do niego, jeśli potrzeba, zmniejszyć chyżość lub zastanowić maszynę, albo się cofać.

Artykuł 24.

Bez względu na którekolwiek postanowienie w niniejszych przepisach zawarte każdy okręt, prześcigający inny okręt, winien prześciganemu ustąpić z drogi.

Każdy okręt, zbliżający się do innego okrętu ze strony leżącej o więcej niż dwa podziały kompasu za linią loksodromiczną tego ostatniego, — to jest zbliżający się do okrętu, który zamierza prześcignąć z takiej pozycji, że w nocy nie może widzieć żadnego z dwóch świateł bocznych tego ostatniego okrętu, — uważać należy za prześcigający. Żadna późniejsza zmiana kierunków obu okrętów nie może okrętu prześcigającego uczynić przecinającym bieg w duchu niniejszych przepisów lub uwolnić okręt prześcigający od obowiązku ustąpienia z drogi prześciganemu okrętowi, dopóki ostatecznie nie przepłynie i nie stanie się wolnym.

Ponieważ we dnie okręt prześcigający nie zawsze może z pewnością wiedzieć, czy względem drugiego okrętu znajduje się więcej ku przodowi, czy więcej ku tyłowi wzmiankowanego kierunku, przeto w przypadkach wątpliwych winien uważać się za okręt prześcigający i ustępować z drogi.

Artykuł 25.

Każdy parowiec płynący w wązkim miejscu (w kanałach), trzymać się powinien, jeżeli to jest bezpieczne i możebne tej strony nurtu, lub środka kanału, która patrząc z okrętu leży po prawej stronie burty.

Artykuł 26.

Okręty żaglowe w ruchu będące winny ustępować z drogi statkom żaglowym lub czółnom łożącym

ryby sieciami lub niewodami. Postanowienie to nie uprawnia bynajmniej statków lub czółen trudniących się rybolostwem do zastawiania drogi wodnej używanej przez inne okręty nie będące statkami i czółnami rybackimi.

Artykuł 27.

Przy przestrzeganiu i łowaczeniu prawideł powyższych, trzeba mieć należyty wzgląd na wszelkie niebezpieczeństwa żeglugi i zetknięcia się, tudzież na szczególne okoliczności, które mogą wymagać odstąpienia od powyższych prawideł dla uniknięcia bezpośredniego niebezpieczeństwa.

Sygnaly głosowe dla okrętów widzających się nawzajem.

Artykuł 28.

Wyrazy: „ton krótki“ w artykule niniejszym używane, oznaczają ton trwający mniej więcej jedną sekundę.

Gdy okręty widzą się nawzajem, parowiec w ruchu będący, który według przepisów tutaj podanych ma prawo, lub jest obowiązany przybrać inny kierunek, winien następującymi sygnałami danyymi świstawką parową lub syreną oznajmić tę zmianę kierunku:

Ton krótki znaczy: „Zmieniam mój kierunek w stronę burty prawej.“

Dwa krótkie tony znaczą: „Zmieniam mój kierunek w stronę burty lewej.“

Trzy krótkie tony znaczą: „Moja maszyna cofa okręt całą siłą.“

Obowiązek zachowywania odpowiednich ostrożności.

Artykuł 29.

Żaden z powyższych przepisów nie uwalnia okrętu, jego właściciela, dowódcy lub załogi od skutków opieszałości w wystawianiu świateł i używaniu sygnałów, albo od skutków opieszałości w należytem wymijaniu, albo od skutków zaniedbania jakiegokolwiek środka bezpieczeństwa, które pospolita praktyka żeglarska lub szczególne okoliczności przypadku nakazują.

Zastrzeżenie co do przepisów wydanych dla portów i dla żeglugi na wodach śródkrajowych.

Artykuł 30.

Żaden z przepisów niniejszych nie może naruszać skuteczności takich przepisów szczególnych, które Władza miejscowa wyda w należytej formie dla żeglugi w jakimkolwiek porcie, na jakiegokolwiek rzece lub na wodach śródziennych.

Sygnaly na trwogę.

Artykuł 31.

Gdy okręt czegoś potrzebuje i od innych okrętów albo z brzegów żąda pomocy, powinien dawać lub pokazywać następujące sygnaly bądź razem, bądź po jednym, a mianowicie:

We dnie:

1. Strzały działowe lub inne sygnaly piorunujące w odstępach mniej więcej jedno-minutowych.

2. Sygnal na trwogę N. C. księgi sygnałów międzynarodowych.

3. Sygnal na dal, to jest ehorągiew czworograniasta, mająca u góry lub u dołu balon, lub coś podobnego do balonu.

4. Ciągłe wydawanie głosu zapomocą jakiegoś przyrządu sygnałowego do mgły.

W nocy:

1. Strzały działowe lub inne sygnaly piorunujące w odstępach mniej więcej jedno-minutowych.

2. Płomień na okręcie (np. płonąca beczka smoły lub oleju itp.).

3. Race i kule świetlne puszczające z siebie gwiazdy jakiegokolwiek barwy i jakiegokolwiek rodzaju, rzucane po jednej w krótkich odstępach.

4. Ciągłe wydawanie głosu, zapomocą jakiego przyrządu sygnałowego do mgły.

Postanowienia wykonawcze.

Artykuł 32.

Na każdym okręcie mającym przeszło pięć ton pojemności brutto, powinien się znajdować egzemplarz niniejszego rozporządzenia, który należy pokazywać na żądanie urzędu żeglarskiego (urzędu portowego lub konsulowskiego).

Artykuł 33.

Wykroczenia przeciwko postanowieniom niniejszego rozporządzenia, o ileby dotyczące czyny nie podlegały ustawie karnej powszechnej, karane będą grzywnami aż do stu złotych lub aresztem od sześciu godzin aż do dni 14.

Artykuł 34.

W postępowaniu karnem stosują się w ogólności te postanowienia, które w ogóle obowiązują pod względem karania za wykroczenia policyjne morskie.

Dla spraw rozporządzeniem niniejszem objętych urzędy żeglarskie (urzędy portowe, urzędy konsulowskie) są I., Władza morską II., a Ministerstwo handlu najwyższą instancją.

Jeżeli II. instancja zatwierdzi orzeczenie I. instancji, chociażby ze złagodzeniem wymiaru kary, dalsze odwołanie się jest niedopuszczalne.

Wpływające grzywny oddają się do funduszu na wsparcia dla marynarzy.

Artykuł 35.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w wykonanie od dnia 1. lipca 1897.

Począwszy od tego dnia, tracą moc swoją rozporządzenia Ministerstwa handlu z dnia 20. stycznia 1880 (Dz. u. p. Nr. 10), z dnia 15. stycznia 1882 (Dz. u. p. Nr. 7) i z dnia 15. maja 1875 (Dz. u. p. Nr. 77), to ostatnie o tyle, o ile tyczy się sygnałów na trwogę.

Glanz r. w.

Załączka.

Przepisy szczególne, tyczące się utrzymywania świateł na statkach rybackich.

I.

Statki rybackie wiosłowe lub żaglowe, w ruchu będące, bez sieci lub niewodów w wodzie, powinny od zachodu aż do wschodu słońca trzymać w pogotowiu do natychmiastowego użycia latarnię z zielonym szkłem po jednej a czerwonym po drugiej stronie, którą za zbliżeniem się innych lub do innych okrętów, dla zapobieżenia zetknięciu się, pokazywać mają w porę w taki sposób, żeby światło zielone nie było widziane z lewego a czerwone z prawego brzegu burty. Statek taki winien wtedy, gdy go inny okręt prześciga, ukazywać na tyle białe światło lub ogień błyskowy.

II.

Czółna wiosłowe lub żaglowe do rybołostwa używane, gdy są w ruchu i bez sieci lub niewodów w wodzie, winny od zachodu aż do wschodu słońca trzymać w pogotowiu do natychmiastowego użycia białe światło, które co jakiś czas a w porę wystawiać mają, ażeby zetknięciom się zapobiedz.

III.

Statki rybackie wiosłowe lub żaglowe i czółna wiosłowe lub żaglowe do rybołostwa używane, winny tak wtedy, gdy są w ruchu z zapuszczonemi sieciami lub niewodami, jak i wtedy, gdy przy nich stoją nieruchomo, utrzymywać od zachodu aż do wschodu słońca jasne białe światło, widzialne na jedną milę morską z każdego punktu widnokręgu. Nadto wolno im ukazywać co jakiś czas ogień błyskowy, jeżeli uznają to za odpowiednie.

IV.

Wszystkie statki i czółna do rybołostwa używane, gdy stoją na kotwicy, winny od zachodu aż do wschodu słońca utrzymywać jasne światło widzialne na jedną milę morską z każdego punktu widnokręgu.

Glanz r. w.